

Alasan-Alasan Pengguna Kendaraan Bermotor Menerobos Jalan Satu Arah

Yudhi Widyo Armono, Yulio Iqbal Cahyo Arsetyo

Universitas Surakarta

armono.yudhi@gmail.com

iyoy210795@gmail.com

Universitas Surakarta

Abstack : Act No. 22 The year 2009 saw that traffic and road transport has a strategic role in supporting the development and national integration as part of efforts to promote the general welfare. Realization services Traffic and Road Transport safe, safe, orderly, smooth and integrated with other transport modes to boost the national economy, promote the general welfare, strengthen national unity, and be able to uphold the dignity of the nation. Traffic ethics and culture of the nation and the rule of law and legal certainty for the public. Although the rules have been good if not accompanied by obedience and compliance community in traffic shall be futile.

Keyword :Against Direction, Mindset, Legal Awareness

Abstrak : Undang-undang No. 22 Tahun 2009 melihat bahwa lalu lintas dan angkutan jalan mempunyai peran strategis dalam mendukung pembangunan dan integrasi nasional sebagai bagian dari upaya memajukan kesejahteraan umum. Terwujudnya pelayanan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang aman, selamat, tertib, lancar, dan terpadu dengan moda angkutan lain untuk mendorong perekonomian nasional, memajukan kesejahteraan umum, memperkukuh persatuan dan kesatuan bangsa, serta mampu menjunjung tinggi martabat bangsa. Etika berlalu lintas dan budaya bangsa dan penegakan hukum dan kepastian hukum bagi masyarakat. Meskipun aturannya sudah baik kalau tidak disertai dengan ketaatan dan kepatuhan masyarakat dalam berlalu lintas akanlah menjadi sia-sia belaka.

Kata kunci : Melawan Arah, Pola Pikir, Kesadaran Hukum

A. Latar Belakang

Undang-undang No. 22 Tahun 2009 melihat bahwa lalu lintas dan angkutan jalan mempunyai peran strategis dalam mendukung pembangunan dan integrasi nasional sebagai bagian dari upaya memajukan kesejahteraan umum. Terwujudnya pelayanan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang aman, selamat, tertib, lancar, dan terpadu dengan moda angkutan lain untuk mendorong perekonomian nasional, memajukan kesejahteraan umum, memperkukuh persatuan dan kesatuan bangsa, serta mampu menjunjung tinggi martabat bangsa. Etika berlalu lintas dan budaya bangsa dan penegakan hukum dan kepastian hukum bagi masyarakat. Meskipun aturannya sudah baik kalau tidak disertai dengan ketaatan dan kepatuhan masyarakat dalam berlalu lintas akanlah menjadi sia-sia belaka.

Sebagus-bagusnya suatu peraturan apabila tidak disertai dengan kesadaran akan arti pentingnya peraturan, padahal kita ketahui bahwa peraturan-peraturan tersebut sengaja dibuat dan diundangkan adalah untuk para pengguna jalan raya itu sendiri. Keselamatan dan ketertiban adalah titik berat utama dari diundangkannya perundangundangan ini.

B. Kerangka Teori

Dalam Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan tersebut memuat beberapa aturan yang harus diperhatikan, antara lain :

1. Setiap Orang
Mengakibatkan gangguan pada : fungsi rambu lalu lintas, marka jalan, alat pemberi isyarat lalu lintas fasilitas pejalan kaki dan alat pengaman pengguna jalan. Pasal 275 ayat (1) jo pasal 28 ayat (2).
Denda : Rp. 250.000,-
2. Setiap Pengguna Jalan
Tidak mematuhi perintah yang diberikan petugas Polri sebagaimana dimaksud dalam pasal 104 ayat (3), yaitu dalam keadaan tertentu untuk ketertiban dan kelancaran lalu lintas wajib untuk : berhenti, jalan terus, mempercepat, memperlambat dan atau mengalihkan arus kendaraan.
Pasal 282 jo Pasal 104 ayat (3).
Denda : Rp. 250.000,-
3. Setiap pengemudi
 - a. Tidak membawa SIM
Tidak dapat menunjukkan Surat Ijin Mengemudi yang sah
Pasal 288 ayat (2) jo Pasal 106 ayat (5) huruf b.
Denda : Rp. 250.000,-
 - b. Tidak memiliki SIM
Mengemudikan kendaraan bermotor di jalan, tidak memiliki Surat Izin Mengemudi. Pasal 281 jo Pasal 77 ayat (1).
Denda: Rp. 1.000.000,-
 - c. STNK tidak sah
Kendaraan Bermotor tidak dilengkapi dengan STNK yang ditetapkan oleh Polri. Pasal 288 ayat (1) jo Pasal 106 ayat (5) huruf a.
Denda : Rp. 500.000,-
 - d. TNKB tidak sah
Kendaraan Bermotor tidak dipasang Tanda Nomor Kendaraan Bermotor yang ditetapkan oleh Polri. Pasal 280 jo pasal 68 ayat (1).
Denda: Rp. 500.000,-
 - e. Perlengkapan yang dapat membahayakan keselamatan
Kendaraan bermotor di jalan dipasang perlengkapan yang dapat mengganggu keselamatan berlalu lintas antara lain, bumper tanduk dan lampu menyilaukan. Pasal 279 jo Pasal 58.
Denda: Rp. 500.000,-
 - f. Sabuk Keselamatan
Tidak mengenakan sabuk Keselamatan
Pasal 289 jo Pasal 106 Ayat (6).
Denda : Rp. 250.000,-
 - g. Lampu utama malam hari
Tanpa menyalakan lampu utama pada malam hari dan kondisi tertentu. Pasal 293 ayat (1)jo Pasal 107 ayat (1).
Denda : Rp. 250.000,-

- h. Cara penggandengan dan penempelan dengan kendaraan lain, melanggar aturan tata cara penggandengan dan penempelan dengan kendaraan lain. Pasal 287 ayat (6) jo Pasal 106 (4) huruf h
Denda : Rp. 250.000,-
- i. Ranmor tanpa rumah-rumah
Selain sepeda motor, mengemudikan kendaraan yang tidak dilengkapi dengan rumah-rumah, tidak mengenakan sabuk keselamatan dan tidak mengenakan helm. Pasal 290 jo Pasal 106 (7).
Denda : Rp. 250.000,-
- j. Gerakan lalu lintas
Melanggar aturan gerakan lalu lintas atau tata cara berhenti dan parkir. Pasal 287 ayat (3) jo Pasal 106 ayat (4) e.
Denda : Rp. 250.000,-
- k. Kecepatan maksimum dan minimum
Melanggar aturan Batas Kecepatan teringgi atau terendah. Pasal 287 ayat(5) jo Pasal 106 ayat (4) huruf (g) atau Pasal 115 huruf (a)
Denda : Rp. 500.000,-
- l. Membelok atau berbalik arah
Tidak memberikan isyarat dengan lampu penunjuk arah atau isyarat tangan saat akan belok atau berbalik arah. Pasal 294 jo Pasal 112 (1).
Denda : Rp. 250.000,-
- m. Berpindah lajur atau bergerak ke samping
Tidak memberikan isyarat saat akan berpindah lajur atau bergerak kesamping. Pasal 295 jo Pasal 112 ayat (2).
Denda : Rp. 250.000,-
- n. Melanggar rambu atau Marka
Melanggar aturan perintah atau larangan yang dinyatakan dengan rambu lalu lintas atau marka. Pasal 287 ayat(1) jo Pasal 106(4) huruf (a) dan Pasal 106 ayat(4) huruf (b)
Denda : Rp. 500.000,-
- o. Mengemudi tidak Wajar
Melakukan kegiatan lain saat mengemudi, dipengaruhi oleh suatu keadaan yang mengakibatkan gangguan konsentrasi dalam mengemudi di jalan. Pasal 283 jo Pasal 106 (1).
Denda : Rp. 750.000,-
- p. Diperlintasan kereta api
Mengemudikan kendaran bermotor pada perlintasan antara kereta api dan jalan, tidak berhenti ketika sinyal sudah berbunyi, palang pintu kereta api sudah mulai ditutup, dan atau ada isyarat lain.
Pasal 296 jo Pasal 114 huruf (a). Denda : Rp. 750.000,-
- q. Berhenti dalam keadaan darurat.
Tidak memasang segitiga pengaman, lampu isyarat peringatan bahaya atau isyarat lain pada saat berhenti atau parkir dalam keadaan darurat di jalan. Pasal 298 jo Pasal 121 ayat (1).
Denda : Rp. 500.000,-
- r. Hak utama kendaraan tertentu
Tidak memberi prioritas jalan bagi kendaan bermotor memiliki hak utama yang menggunakan alat peringatan dengan bunyi dan sinar dan/atau yang dikawal oleh petugas Polri.
- Kendaraan pemadam kebakaran yang sedang melakukan tugas
 - Ambulan yang mengangkut orang sakit
 - Kendaraan untuk memberikan pertolongan pada kecelakaan lalu lintas
 - Kendaraan pimpinan lembaga negara Republik Indonesia
 - Kendaraan pimpinan dan pejabat negara asing serta lembaga internasional yang menjadi tamu negara;
 - Iring-iringan pengantar jenazah
 - Konvoi dan atau kendaraan untuk kepentingan tertentu menurut pertimbangan petugas Kepolisian RI.

Pasal 287 ayat (4) jo Pasal 59 dan Pasal 106 (4) huruf (f) jo Pasal 134 dan Pasal 135.
Denda : Rp. 250.000,-

- s. Hak pejalan kaki atau pesepeda
Tidak mengutamakan pejalan kaki atau pesepeda
Pasal 284 jo Pasal 106 ayat (2).
Denda : Rp. 500.000,-

Secara struktur, UU No. 22 Tahun 2009 telah menjelaskan mengenai pihak yang terkait. Jika kita cermati maka kita dapat melihatnya sebagai berikut :

1. Pembinaan menjadi tanggung jawab negara. Pembinaan mencakup perencanaan, pengaturan, pengendalian, dan pengawasan.
2. Urusan di bidang Jalan, oleh kementerian negara yang bertanggung jawab di bidang Jalan
3. Urusan di bidang sarana dan Prasarana Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, oleh kementerian negara yang bertanggung jawab di bidang sarana dan Prasarana Lalu Lintas dan Angkutan Jalan
4. Urusan di bidang pengembangan industri Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, oleh kementerian negara yang bertanggung jawab dibidang industri;
5. Urusan di bidang pengembangan teknologi Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, oleh kementerian negara yang bertanggung jawab di bidang teknologi
6. Urusan pemerintahan di bidang Registrasi dan Identifikasi Kendaraan Bermotor dan Pengemudi, Penegakan Hukum, Operasional Manajemen dan Rekayasa Lalu Lintas, serta pendidikan berlalu lintas, oleh Kepolisian Negara Republik Indonesia.
7. Mengkoordinasi penyelenggaraan lalu lintas dan angkutan jalan dilakukan oleh forum Lalu Lintas dan Angkutan Jalan

C. Hasil Penelitian dan Pembahasan

Untuk melihat UU ini bisa dilaksanakan atau tidak, kita bisa menggunakan satu indikator yakni mengenai sejauh apakah ketentuan-ketentuan yang mengatur, hal ini bisa dilihat seberapa banyak pasal yang harus diterjemahkan lagi dalam peraturan pelaksana dan teknis. Jika diinventaris, maka dapat ditemukan ada 58 peraturan pelaksana dan teknis yang dapat menunjang berlakunya UU No. 22 Tahun 2009 ini. Peraturan tersebut beraneka macam, mulai dari Peraturan Desa, Peraturan Daerah, Peraturan Kepala Kepolisian Negara Republik Indonesia, peraturan Presiden hingga pada Peraturan Pemerintah.

Norma-norma peraturan tanpa adanya sarana pendukung seperti struktur keorganisasian yang memiliki kewenangan untuk melaksanakan pastinya akan berjalan tidak efektif dan efisien. Selain itu, budaya dalam melakukan dan melaksanakan norma-norma peraturan juga harus dinilai, apakah memang sudah tepat masyarakat dapat melaksanakan. Hal ini berkaitan dengan bagaimana nantinya UU Nomor 22 Tahun 2009 diimplementasikan. Melihat hal ini maka kita dapat menggunakan pendekatan substansi, sutruktural dan kultural.

Secara substansi, UU Nomor 22 Tahun 2009 masih dapat diperdebatkan. Mulai dari banyaknya amanat untuk membuat aturan pelaksana dan teknis; nilai keefektifan dari penegakan hukum berupa sanksi administrasi, perdata hingga pada pidana; pengaturan mengenai hak dan kewajiban dari penyelenggara negara dan masyarakat, dan sebagainya. Pertanyaan-pertanyaan ini adalah untuk lebih mendalami apakah peraturan ini dapat dilaksanakan, kedayagunaan dan kehasilgunaan. Selain itu, apakah norma peraturan tersebut memang lahir dari masyarakat, hal ini guna menjawab kebutuhan siapa yang memang harus dipenuhi. Dengan memperhatikan ini, maka kita dapat melihat apakah suatu peraturan ini akan efektif dan efisien jika dilaksanakan.

Tidak hanya cukup siapa yang akan menjalankan apa, tapi juga bagaimana ia harus melakukan dan kapan harus dilaksanakan. Sebagai masyarakat tentunya adalah menjalankan hukum positif dalam hal ini UU Nomor 22 Tahun 2009, namun perlu diterjemahkan lagi bagaimana situasi dan kondisi dilapangan dapat menunjang masyarakat dapat melaksanakannya. Keharusan yang diterjemahkan sebagai kewajiban harus di dukung oleh seberapa besar dan seberapa banyak petunjuk-petunjuk dilapangan. Terkait dengan UU Nomor 22 Tahun 2009 ini maka kita bisa mempertanyakan seberapa banyak rambu-rambu dan fasilita-fasiitas penunjang di jalan raya. Harus diingat, pemberlakuan UU tidak hanya pada satu wilayah saja namun berlaku bagi seluruh wilayah Indonesia. Struktur itu harus mampu menunjang masyarakat agar dapat melaksanakannya.

Kesadaran/disiplin, volume kendaraan terus bertambah, mental aparat kuang baik, infrastuktur kurang (jalan, rambu), jadi lebih macet, kesadaran masyarakat. Kultur-kultur dari masing-masing pihak ini akan menentukan bagaimana suatu norma dapat dijalankan dengan efektif dan efisien. Akan menjadi tantangan bagi penyelenggara negara ketika kultur-kultur tersebut tidak mendukung untuk melakukan *social engineering*. Sehingga didapat bagaimana masyarakat sadar untuk melaksanakan peraturan karena ia tahu apa hak dan kewajibannya atau bagaimana aparat penegak hukum yang benar-benar menjunjung tinggi hukum. Sepanjang alat-alat penunjang seperti rambu-rambu serta fasilitas-fasilitas umum di jalan belum terpenuhi kebutuhannya maka pelaksanaan UU juga akan tidak efektif dan efisien.

D. Kesimpulan

Alasan-Alasan Pengguna Kendaraan Bermotor Menerobos Jalan Satu Arah :

1. Faktor Budaya
 - a. Tidak adanya kesesuaian waktu (jam) antara pengguna jalan dan aturan yang berlaku dalam pemberlakuan jalan satu arah tersebut
 - b. Menerobos jalan satu arah dengan alasan karena jarak tempuh dekat
 - c. Pengendara kendaraan bermotor lebih takut kepada anggota Kepolisian yang ada di lokasi daripada keselamatan berkendara
 - d. Banyaknya pengendara kendaraan bermotor yang lain juga melakukan penerobosan jalan satu arah
 - e. Kurangnya konsentrasi berkendara bagi para pengendara
 - f. Kesadaran, kedisiplinan dan kepatuhan pengendara kendaraan bermotor
2. Faktor Motif Ekonomi
 - a. Adanya anggapan menerobos jalan satu arah akan menghemat waktu
 - b. Adanya anggapan menerobos jalan satu arah akan menghindari kemacetan
 - c. Adanya anggapan menerobos jalan satu arah akan menghemat jarak
3. Faktor Sarana Pendukung
 - a. Rambu lalu lintas yang kurang jelas terlihat dan memadai
 - b. Rambu lalu lintas yang sudah tidak pada tempatnya

E. Saran

1. Ada baiknya dilakukan sosialisasi regular untuk mengubah pola pikir dan kesadaran masyarakat akan arti penting disiplin berlalu lintas
2. Ada baiknya pemerintah setempat secara regular melakukan inspeksi perihal rambu-rambu lalu lintas yang ada

DAFTAR PUSTAKA

Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan

<http://www.bantuanhukum.or.id/web/blog/implementasi-undang-undang-nomor-22-tahun-2009-tentang-lalu-lintas-dan-angkutan-jalan-roya/>

<http://news.okezone.com/read/2010/04/01/338/318308/poin-penting-dalam-uu-llaj-no-22-tahun-2009>

<http://www.tatanusa.co.id/nonkuhp/2009UU22.pdf>

